

## МАСТЕРСКАЯ 4 «Нарвский сценарий»

**Руководитель: Шестернева Наталья**

*В основу предлагаемой концепции развития территории, прилегающей к площади Балтийского вокзала, была положена пространственная уникальность и историко-культурная специфика рассматриваемого участка. Исследованию именно этой спецификации были посвящены все выполненные натурные и аналитические обследования (историко-культурный анализ прилегающих территорий, ментальный анализ, исследования "генетического кода" самой площади и прилегающих площадок). Сценарий, ставший основой предлагаемого развития, включает в себя три последовательно связанных во времени и пространстве группы локальных решений (транспортных, планировочных, ландшафтно-планировочных, правовых), которые в своем сочетании могут обеспечить участку перспективные возможности дальнейшего самостоятельного предсказуемого и позитивного развития.*

Одной из самых главных черт предложенного в этом году задания было фактическое отсутствие этого задания. Каждая команда была поставлена перед интересным (и справедливости ради заметим – вполне часто встречающимся в реальной практике) вопросом: каковы границы свободы принимаемых нами решений? насколько далеко мы можем зайти в нашем желании реализовать собственные представления о комфортном пространстве города? что должно, а что может и не считаться условиями для проектирования? Нам кажется, что ответ на эти вопросы, формирование осознанной и совместной профессиональной позиции по отношению к этим вопросам, возможно, и явился "ключом" к принимаемым каждой командой решениям. Наша команда сформировала для себя максимально "заполненное" исходными данными и внешними условиями задание: нам показалось привлекательной идея увидеть пространство через призму множества исходных данных, не избегая их, а наоборот максимально увеличивая их список. История места, существующие объекты, максимальное ограничение на снос, генетический код существующей застройки, существующие транспортные объекты и пешеходные потоки, памятники архитектуры и перспективные проекты на прилегающих участках: все это может трактоваться как ограничение и проектные "рамки", а может служить и неограниченным резервом для поиска внутренних ресурсов рассматриваемой площади. Именно поиск внутренних ресурсов территории стал ключевой задачей, которую сформировала для себя четвертая команда. Последовательность выполнения работы была во многом продиктована сформулированными задачами. В первую очередь была составлена "ментальная карта", на которой были отмечены все объекты, по мнению каждого из членов команды, заслуживающие внимания и достойные сохранения на рассматриваемой площади. Количество этих объектов и их разнообразие (от дубов в сквере перед Балтийским вокзалом до заброшенных протяженных площадей бывшего завода "Красный треугольник") повлекло за собой проведение историко-культурной экспертизы, с выявлением топонимики места и его генетического кода. Анализ транспортно-пешеходных связей выявил потребность огромных территорий, прилегающих к рассматриваемому пространству, в появлении обширного коммуникационного и рекреационного пространства с наличием протяженных ландшафтных связей. Оценка специфики проблем схожих пространственных объектов в крупнейших городах Европы и России повлекла за собой необходимость разработки

регуляционно-правового аспекта проекта - своего рода "защитного" механизма, позволяющего территории самой развиваться в русле определенных градостроительных требований.

Таким образом, предлагаемые проектные предложения скорее являлись суммой механизмов, регулирующих самостоятельный рост и саморазвитие уже имеющихся объектов - поэтому концепция получила название "Нарвский сценарий" - и не могут быть сведены к созданию конкретных новых объектов или принятию конкретных градостроительных решений. "Сценарий" предполагает определенное направление в развитии пространства, которое может быть реализовано посредством ряда предлагаемых решений (но допускает и возможность расширения предлагаемой палитры методов). Таким основным направлением стало усиление роли Обводного канала как связующего коммуникационного канала не столько в продольном направлении (предлагался ряд мероприятий, снижающих роль канала вдоль оси "Запад - Восток"), сколько в поперечном направлении (предложен ряд механизмов для увеличения связывающей роли канала между застройкой исторического центра города с севера и промышленным поясом, ныне преобразовываемом - с юга).

Предложен своеобразный "список" последовательных шагов:

- на первом этапе - завершение облика и пространственно-функционального наполнения площади между двумя вокзалами, решение пересадочного узла (за счет расширения площадей железнодорожного вокзала, создания крытого корпуса для размещения международного автовокзала, остановки такси, организации второго вестибюля станции метро "Балтийская" в едином пространстве на месте современного делового центра "Адмирал" с организацией "сухой" пересадки "Аэроэкспресс - пересадочный комплекс"), частичное изменение режима использования Митрофаньевского шоссе и ул. Шкапина, с запрещением движения грузовых потоков по направлению к Обводному каналу, преобразование режима движения на площади, примыкающей к Балтийскому вокзалу;

- на втором этапе - реконструкция площадей внутри Измайловских провиантских торговых рядов с созданием внутри озелененного пространства, строительство парковки (подземной, под площадью современного магазина "Лента") и общественно-значимых объектов на территории вновь образованной площади между двумя вокзалами с сохранением заводских конструкций и сносом иных объектов, не представляющих историко-культурной ценности (с предоставлением в дальнейшем необходимых площадей в новых корпусах, возводимых по периметру площади); изменение поперечного профиля Обводного канала, с частичным сокращением ширины проезжей части, с выделением (существовавшей ранее, но удаленной в пользу организации дополнительных полос для движения транспорта) зеленой полосы вдоль оси водного пространства с расчисткой и улучшением качества воды и набережной Обводного канала, организация вдоль канала велосипедной и пешеходной прогулочной трассы; организация пространственно-функциональной связи между участком современной площади Балтийского вокзала и Измайловскими провиантскими торговыми рядами;

- на третьем этапе - пространственное расширение Обводного канала как связующей оси в поперечном направлении (с привлечением и реконструкцией небольших существующих открытых пространств - дворовых и придомовых, с созданием дополнительного озеленения вдоль канала и на прилегающих к нему участках), развитие эколого-ландшафтного каркаса Обводного канала - с дальнейшим включением в этот

каркас маршрутов вдоль современного бульвара Циолковского (с возможностью ревитализации русла реки Таракановки), позволяющего на отдаленную перспективу соединить между собой "две стороны" канала в месте пересечения с р. Таракановкой. Организация водного сообщения по Обводному каналу – и через реку Таракановку с выходом в центральные районы города – для обустройства туристических потоков, в том числе - пребывающих на Аэроэкспрессе на Балтийский вокзал.

Для правовой поддержки предлагаемого сценария был разработан проект "регламента Обводного канала", который включает в себя описание правовых и планировочных ограничений, накладываемых на градостроительное развитие рассматриваемой территории и обеспечивающих возможность привлечения жителей к сопроектированию и активному участию в развитии Обводного канала и прилегающих площадей. Основой предложенного регламента стал американский и европейский опыт градостроительного регулирования развития территории, обеспечивающий высокий уровень общественного контроля за конкретными градостроительными решениями.

"Нарвский сценарий" - это попытка оценки внутреннего ресурса градостроительного объекта и смещения акцента деятельности с "проектирования" на "регулирование" и "поддержку". Это не активный взгляд, устремленный на пустое "поле", нуждающееся в украшении и способное принять любое решение, а восхищенный взгляд, полный желания сохранить имеющиеся богатства, дав им ресурс для расширения и преумножения.